

船长及驾驶员过渡期补差培训资料

船长及驾驶员过渡期补差培训第一部分

说明：练习题适用于 BRM 和驾驶台管理补差培训的朋友 题目和内容来自网上 课本和考完试以后回忆 难免有误

(1) 1. It is an important work. 5. Should I complete this work ?

2. It is my duty. 6. Others should be responsible.

3. Do it better. 7. I think it is better.

4. Try again. 8 .I have not a good idea.

以上积极的有 ()， 以上消极的有 () (1-4) (5-8)

考题 工作态度大致可以分为：积极与消极，或危险与安全的工作态度 哪些是积极 哪些是消极 顺序可能不一样

(2) 1 Why take chance? 5 I can do it

2 It could happen to me. 6 It won't happen to me.

3 Follow the rules. 7 Don't tell me what to do.

4 It is about time we changed. 8 We've always done it that way.

以上安全的有 ()， 以上危险的有 () (1-4) (5-8)

工作态度大致可以分为：积极与消极，或危险与安全的工作态度 哪些是安全 哪些是危险顺序 可能不一样

3. () 的领导一般都会将工作任务与问题交付下属人员处理，自己不愿多加过问，也不想多担负工作的责任。这种领导可能自己的工作工作能力与魄力不够高，遇到问题时喜欢由他人来帮助解决。

4. () 的领导独断独行，通过下达命令来要求下属绝对服从。这种类型的领导可能具有一定的工作能力与魄力，敢于承担责任。这种领导在面临困境或者碰到危急关头往往非常果断，常能发挥速战速决的作用。

5. () 的领导也称为(对话型)领导。这种领导在工作中常采用民主协商的方式，听取下属的意见，并鼓励他们积极发表改进工作中意见，从而提升自己组织管理上的灵活性职工本身的责任感。

6. () 的领导往往注重职工的个人情感，运用物质激励的管理方式，创造职工积极向上的氛围，不轻易对职工完成工作的方式进行不必要的责难，以最有效地调动他们的积极性。

7. () 的领导要求职工一切按规则做，即要求职工以任务为中心工作，通过制度来约束自己的行动。领导者布置任务也均以制度措施为依据，要求下属职工必须严格按照规章制度加以执行。

8.()的领导要求有我来教你怎么做，它是以人为本的领导方式，帮助职工制订实现目标的计划，并给予大量的指导和反馈，启迪职工的思想，促使他们自觉采取符合领导者意图的行为。这种领导在改善工作氛围以及实际成效方面有显著的正面作用。

9.()的领导通过自己一身作则、率先示范的行动来树立自己的权威，依靠个人的人格魅力的影响和职位上的优势来领导和带动下属职工，引导他们仿而效之。

答案：3.(放任型) 4.(专制型) 5.(民主型) 6.(激励型) 7.(制度型) 8.(教育型) 9.(榜样型)

10.STCW 公约规定：在船工作期间，船员每24小时周期休息时间至少维持在(10)小时；至多有(两个)休息时段，其中一个(不少于6小时)，连续工作时间(不得超过14小时)。关于休息时段的规定在紧急状况下，及“有其他首要操作任务时”无需执行，这里指的是

(一些出于安全或环境保护及在航行时无法预料的原因而不能延误的甲板工作)在这个前提下,每周休息时间可以减少到(70小时),但“例外”不能超过两周。且在另一次破例前,要有(两倍)于前一次“例外”期的时间间隔。

11.国际劳工组织(ILO)规定:工作时间最长不超过:(1) 24小时时间段14小时 (2) 任何7天时间段72小时 最少休息时间不少于:
(1) 24小时时间段10小时 (2) 任何7天时间段77小时

12. 船舶计划有哪些()

1. 船舶航行计划(引航站到引航站)也称航次计划是指船舶在航行前,根据起始港到目的港的路程、所经海域、航道、沿途天气状况、航路指南和航行警告等信息制定最适航路
2. 船舶应急计划是为了保证航行安全,船舶进入或临近进入某种事故或紧急状态时所采取的应对措施和行动
3. 船舶维护保养计划是指为了船舶正常航行和装卸货,对船舶设备进行定期的维护保养行为;
4. 船员培训计划是对在船实习生和新到船的交接班船员进行船舶设备使用的说明和航海经验的讲解。

A 1 2 3 B 1 2 4 C 2 3 4 D 1 2 3 4 答案: D

13. 一个人由于缺乏成功的经验,缺乏客观的期望和评价,消极的自我暗示抑制了他的自信心、加上心理上的缺陷、不良的成长环境等原因导致了自卑心理的产生。因此自信心的培养要从以下()方面入手。

- A 要有意识地选择与那些性格开朗、乐观、感情、善良、尊重和关心别人的人进行交往。在交往过程中,通过有意识的比较,可以正确认识自己,调整自我评价,提高自信心
- B 不断提高自我的评价,对自己做全面正确的分析,多看看自己的长处,多想想成功的经历,并且不断进行自我暗示,自我激励
- C 想办法不断增加自己成功的体验,寻找一些力所能及的事情做为试点,努力获取成功。如果第一次行动成功,使自己增加自信心,随着成功体验的积累,自卑心理就会被自信所取代。
- D 不断提高自己各方面的能力,拥有丰富的知识、技能、经验,具备良好的身体素质和心理素质,才能让自己充满自信。
- E 作为领导者为缺乏自信心的人营造一个宽松的氛围,多给他话语的机会。
- F 作为领导者鼓励自信心较低的人勇于质询,鼓励他与人交流,鼓励他坚持自己的观点,鼓励他承担一定的责任。
- G 作为领导者鼓励对自己能力有怀疑的人通过更多的实践而获得相应的知识、技能和经验,从而提高自己的能力
- H 作为领导者正确评价缺乏自信心的人的实际能力,安排他去做适当的甚至是稍稍超出他的能力的工作,让缺乏自信心的人在成功面前感到喜悦和对自我的肯定。
- I 作为领导者对缺乏自信心的人适时地给予切合实际的表扬与称赞,以及公正的评价,不要轻易地批评。
- J 作为领导者鼓励自信心较低的人借鉴他人成功的经验,利用想象力提升自信,逐步建立真实可靠的自信。

14. 当船舶将要穿越下列哪类区域时, ECDIS 应给出报警或提示? C 锚地

A. 领海 B、冰区 C、锚地 D、载重线区域

电子海图显示与信息系统(ECDIS)检验指南

如果设计的航线接近禁航区或存在特殊条件的地理区域(见附录4)的距离小于用户指定距离时,应给出指示。如果设计的航线与点对象(如固定或漂浮灯标、孤立危险点)的距离小于用户指定距离时,应给出指示。该距离限值可同样应用于靠近所有障碍物,并与用于靠近禁航区和特殊条件区域边界的距离限值一样。

当船舶将通过禁航区或存在特殊情况的地理区域边界时,在用户指定的提前观察时间内, ECDIS 应根据航海人员的选择发出报警或指示

15. 下列区域是本指南第2章2.2.2.5和2.2.3.4要求中 ECDIS 可探测并发出警报或指示的区域:

- (1) 分道通航区 (2) 沿岸通航区 (3) 限制区域
- (4) 警戒区域 (5) 近海生产区域 (6) 避航区
- (7) 用户定义的避航区 (8) 军事演习区域 (9) 水上飞机降落区域
- (10) 潜水艇航道 (11) 锚泊区域 (12) 渔场/水产养殖场
- (13) PSSA (特殊敏感海域)

16. ECDIS 新增加了什么海图符号： A 计划航线

A 计划航线 B 灯浮 C 冰区 D 沉船

17. 与纸质海图相比，ECDIS(电子海图显示与信息系统)增加了四类显示符号：

1 用于识别危险水域的特殊 ECDIS 海图符号，如安全水深、安全等深线等。

2 简单符号和符号化边界 3 新海图符号：

4 IEC 为 IMO 制定的有关航海要素符号：如 计划航线

18. AIS 缺点是 (被动接收) 雷达优点是 (主动探测)

19. 雷达不是必须接收 ECDIS

20. 世界海事日/中国航海日是 (7月11日) 中国海员日是 (6月25日)

21. “世界海事日”是由国际海事组织确定的，在每年9月的最后一周，由各国政府自选一日举行庆祝活动

22. 光栅电子海图 RCDS 错误的是(可以分层显示)

23. 光栅扫描航海图 (Raster Navigational Chart) RNC 与纸版海图一致

24. 电子海图 (Electronic Navigational Chart) ENC 与 WGS84海图一致

25. 电子海图数据具有两种形式，即基础数据和更新数据。基础数据和更新数据一起为电子海图显示及信息系统所接收，以形成反映海域内最新信息的系统电子海图 (SENC)，供 ECDIS 显示和作相应的处理。无论是基础数据还是更新数据，均以标准的格式进行数据的组织和封装，从而达到不同国家的海道测量机构制作的电子海图可以在不同的 ECDIS 上准确地使用。

26. 光栅电子海图 RCDS 是由纸海图扫描产生的，它仅提供像素信息 (颜色)，不象矢量海图那样可以提供对象信息，光栅海图无对象信息：如 000●●°◎◎ 等不代表任何意义，仅仅是图像信息。系统无对象的知识；无法定义对象；数据无“智能”；功能也有限 (无法读取拾取数据，无法预测模拟等)

光栅电子海图的特点：

- 官方海图；
- 覆盖全球；
- “Dual fuel” 模式 (具有矢量与光栅两种模式)；
- 海图编号载入海图；
- 实时船位显示
- 自动 (半自动) 更新；
- 有限缩放；
- 人工危险区域高亮度显示。

功能	纸海图	RCDS	ECDIS
位置显示	人工	自动实时	自动实时
航线检查	无	无	有
防止搁浅	无	无	有
偏航报警	无	有	有
对象数据	无	无	拾取显示
综合功能	无	有	有
缩放	无	有限	无级
更新	人工	自动	自动
显示尺寸	大	小	小
分辨率	好	限制	限制
信息量	有限	有限	大
航线设计	海图限制	海图限制	无
坐标系	差异大	同纸海图	WGS84
显示一致性	非	2种标准	标准
单元一致性	非	非	标准 (M)
夜晚使用	灯光	亮度调整	颜色调整

27. () 拥有过高权威的领导者个性张扬, 而过低自信的下属对这样的领导唯唯诺诺, 什么是都是领导一个人说了算, 没有质疑, 缺乏质询, 有可能导致决策的错误, 这种情况下是有一定的风险。

过高的权威和过低的自信

28. () 出来职位, 下属在各方面优于领导者, 虽然领导者有遗憾, 没有完全按自己的想法行事, 但因具体工作由下属完成, 下属也自信有能力完成, 在这种情况下风险不是很大。

过低的权威和过高的自信

29. () 这是一种危险的组合, 在紧急情况下, 会出现技术上的分歧, 对决策可能意见不一, 都想指挥和控制, 因自尊而各不相让, 导致争吵, 延缓行动或行动不力, 这种情况下存有较大的风险。

过高的权威和过高的自信

30. () 最危险的组合, 都意识不到问题, 不做决定或决定不及时, 或由于缺乏质询而使决策不正确, 这种情况下的风险最大。

过低的权威和过低的自信

31. () 是权力在人的头脑中的主观反映, 是对权力的一种自愿的服从和支持。对权力安排的服从可能有被迫的成分, 但是对 () 的安排则属于认同。

权威

32. 具有 () 的领导风格的领导往往采用下达命令的方式来要求下属必须完成的工作任务。他们会给出明确的指令, 包括要求他们做什么、如何做、在何时与何地做等细节。

33. 具有（ ）的领导风格的领导往往采用发出指示的方式来布置具体的工作任务。他们会向下属提供框架性的指示和要求，并要求下属通过自己的努力去完成相关的任务。

34. 具有（ ）的领导风格的领导往往能在发出指示和布置具体工作任务的同时，自己主动地和下属一起共同参与讨论和决定完成工作任务与解决问题的最佳方案。

35. 具有（ ）的领导风格的领导往往只是向下属发出指示和布置具体工作任务，他们很少向下属提供如何完成工作任务或解决问题的具体指导和人员支持，也不愿多承担责任和义务。

答案：33 命令型 34 指示型 35 参与型 36 委托型

36. 船舶发生意外事故之后的 2 小时内，船长或指定人员必须将 VDR 的存储器的连线脱离装置拉脱，并及时将情况记入《航海日志》，同时尽一切可能向主管机关报告。在发生紧急情况期间如要弃船，只要时间和情况容许，船长必须将 VDR 的最终介质或存储器携带离船，并尽快上交就近港口的海事主管机关。

37. 当发生危机船员生命的恶性事故准备弃船时，（无需任何操作）船舶失电 2h 后，系统自动停止记录数据，数据将随数据保护舱回收后得到恢复。

38. 海况平静时，雷达选择 1.5 海里或更小量程，在量程的 50%-100% 的区域内，雷达的距离分辨力好于（ 40m ），方位分辨力好于（ 2.5 度 ）

39. 系统电子航海图 SENC

ECS 可以使用非官方，非 S-57 格式海图数据库，而 ECDIS 必须使用官方电子海图（ENC）

40. 长度在（ 10m ）之内的小型目标而言，X 波段雷达的发现距离是 S 波段雷达的（ 1.1-1.6 倍 ），而且目标越小，X 波段雷达对目标发现能力就越有优势

41. 海浪干扰杂波的强度与距离有关：1. 强度随距离增加呈指数规律下降。中等风浪，干扰范围（3-6 海里），大风浪（8-10 海里）2. 与风向有关：上风舷强，距离远；下风舷弱，距离近。

42. 雷达测距精度应不低于（ 30m ）和所用量程的（ 1% ）中的较大者，测方位精度优于（ 1 度 ），电子方法校准的船首线精度在（ 0.1 度 ）

43. 什么是认可型的 ECDIS？包括哪些部分，参考的国际公约或者标准有哪些？

电子海图系统只有同时满足一下五个条件才可视为 ECDIS：

1. 符合最新版本的国际标准
2. 备份设备应是主管机关认可的系统。
3. 所显示和使用的电子海图矢量数据应是 ENC
4. 海图数据更新应采用官方的数据更新服务
5. 必须获得主管机关的认证。

其满足的国际公约有 IMO A.817(19)《电子海图显示与信息性能标准》，IHO S-57, IHO-52, IEC61174《ECDIS——操作和性能需求，测试方式和所应达到的测试结果》

如果有适当的备用配置 ECDIS 便可以满足 SOLAS 公约第 5 章第 19 和 27 条关于海图配置的要求，即可以取代纸质海图。但如果工作在 RCDS（Raster Chart Display Systems）模式，不能取代纸质海图。

44. ECDIS 的功能包括哪些？

- a 基本功能：1.数据显示 2.海区的选择及海图作业 3 标定特殊条件区域 4 背景和详细信息显示 5.设置等深线，水深去，安全水深及安全水深区 6 警告和状态指示。 7.简化符号
- b 导航作业的常规功能：1 实现纸质海图的常规导航作业，如画位置线，定位等
- 2 标注航海人员注释和危险强调，通过文本、符号、图形等形式完成
- c 航线设计功能，包过航线的检测的报警设置，航线检测与航线改正。
- d 航路监视功能：1 监视区域的选择 2 船舶的实时位置显示 3 计划航线与历史航迹
- 4 自动危险警告 5 实时船舶与环境数据 6 按比例显示船舶符号
- e 航次存档：1 可以实现历史航迹的重构 2 电子航海日志记录
- f 其他的附加功能：环境数据集成，监视功能及导航咨询功能

45. 如何装载电子海图数据并更新

- a.用户方向数据服务商提供初级设备开发商所提供的 28 位用户许可和所需海图的清单，
- b. 数据服务商确认用户许可后，将提供给用户数据盘和所需要海图 PERMIT（海图数据使用许可）
- c. 用户在使用终端先加载 PERMIT，然后安装数据盘，然后选择有数据许可的海图。完成海图的装载
- d. 电子海图的更新可以选择下载更新数据或者数据更新盘，在海图数据管理中选择需要更新的项目即可完成更新。

46. ECDIS 与纸质海图有哪些不同？

纸质海图：

1. 固定的比例尺，
2. 固定的真北向上
3. 固定的符号定义
4. 固定的符号的管理
5. 纸质海图的尺寸有限制
6. 信息的种类及数量少
7. 可选择的颜色显示组合少

电子海图

1. 固定的显示尺寸（指屏幕）
2. 固定的分辨率
3. 可显示的范围广
4. 信息的种类及数目多
5. 可选择船首线向上或者真北向上
6. 符号的管理有多种选择
7. 可以标志多种符号
8. 有多种颜色显示的组合可以选择。

47. ECDIS, ECS, RCDS, ENC 各表示什么含义？

ECDIS 是一种具有足够的备份措施，被认为是符合 1974 年 SOLAS 公约第 V/19 要求的最新海图的导航信息系统，他可以由选择的显示系统电子海图（SENC）中的信息和从导航传感器获得的位置信息以及帮助航海人进行航线设计和航路监视，并且能够按要求显示其他与航路相关的补充信息。

ECS 即电子海图系统，是专门用来显示非官方矢量海图和光栅海图数据库的电子海图应用系统，不能视为纸质海图合法的等效物。

RCDS 是指用以显示 RNC 的导航信息系统，该系统可以通过导航传感器显示船位，以帮助航海人员进行航线计划和航线监测，如需要还可以显示其他相关的导航信息。

ENC 是指在内容、结构、和格式均已标准化，由政府授权的水稻测量机构发布，专门为 ECDIS 使用的数据库，ENC 包含有安全航行需要的全部海图信息，也可以包含纸质海图上没有但对航行安全认为是需要的补充信息。

48. IMO 确定的关于 ECDIS(电子海图显示与信息系统)的性能标准

IMO ECDIS 性能标准给出了 ECDIS 的定义, 规定了信息显示、海图改正、航线设计、航路监视、航线记录等性能要求。该标准有 7 个附件:

附件 1 给出了制定标准时所参照的其他标准, 包括 S-52,S-57,IEC61174、IEC945 等;

附件 2 给出了 ECDIS 在完成计划航线设计和航路监视期间可用的海图信息分类(显示基础, 标准显示, 附加信息);

附件 3 给出了 ECDIS 中所使用的航行要素和参数的术语及其缩写;

附件 4 给出了 ECDIS 在完成航线设计和航线监视期间应自动见车到得特殊地理区域;

附件 5 给出了 ECDIS 的报警及指示的形式和内容;

附件 6 给出了对 ECDIS 备份装置的要求;

附件 7 列出了在使用 ECDIS 时, 在 ENC 没有覆盖到得区域可以使用 ENC 的“ECDIS RCDS 操作模式”

49. IMO 关于 ENC 的标准 s52, s57, s63 各指什么?

IHO-57 指数字化水道测量数据传输标准, s-57 旨在对各国海道测量部门之间用于交换数字化测量数据, 以及将这些数据传递给生产厂家, 航海者和其他数据用户的标准加以说明, 同时介绍了电子航海图的生成、模型以及交换规则。包括了三张: 一般性介绍理论数据模型、数据结构。记忆两个附件: IHO 物标目录, 产品规范。该标准是具有法律效力的矢量形式的电子航海图的数据传输标准。

IHO S-52 目的是展开和介绍 ENC 最基本数据和附加数据的内容, 规定了电子航海图的内容合显示, 数据结构, 改正方法和信息传输途径, 以及屏幕上电子海图的颜色和符号使用规则等, 该标准有三个附件, 附件 1 对电子海图的改正问题做了详细的规定, 附件 2 描述了 ECDIS 屏幕上电子海图的颜色和符号的使用细节, 附件 3 定义了 ECDIS 的相关术语。

S-63 是数据防护模式, 旨在保护 ECDIS 数据的使用, 是 ENC 数据的保护方案, 它规定了数 ENC 数据的使用的步骤, 以保护 ENC 数据被正确的使用, 同时分配数据开发经销商许可提供许可证。同时保证用户所使用的 ENC 数据确实是官方的。

50. ECDIS 需要哪些外部传感器, 如何检验外部传感器正常? ()

至少需要安装 EPFS(绝大部分是 GPS), 罗经, 计程仪, 此外还可以暗转 AIS, 雷达, 测深仪等通过以下方法验证传感器是否正常:

1 将传感器的信息和传感器本机的显示进行对比 2.比较电子海图和雷达图像

3 比较定位数据和已知位置 4 用活动距和电子方位先测量电子海图上的距离和方位。

51. 关于 ECDIS 的备份方案问题 ()

IMO 对 ECDIS 备份的要求包括(1), 必须配备能娶到 ECDIS 功能的设备, 以保证 ECDIS 瘫痪是不至导致严重局面。(2) ECDIS 瘫痪是需要提供有效手段保证剩余航程的安全航行。方案有三

A. 装有 ECDIS 系统后, 备份一套各国航道局发行的最新海图, 比做好航线设计和定位

B. 装有 ECDIS 系统后, 同时装官方航道局数据的 RCDS, 或官方航道局的光栅数据或矢量数据的一半的 ECS

C. 装备双套 ECDIS, 互为备用。

52. ECDIS 设置安全水深, 安全等深线等对航行安全的意义。设置安全等深线, 有以下优点便于驾驶员的值守:

a 可以以使安全等深线的数值且高亮显示, b 同时可以使水深区域选址 2 种或者 4 中颜色显示不同的水深,

c 可以使深度小于安全水深的孤立危险物进行醒目的显示,

d 船舶在预定的预制时间内将航行至安全等深线, ECDIS 将发出警告。

53. 如何避免 ECDIS 存在的错误和误差, 保证航行安全。误差主要来自以下几个方面: ()

A. 测量过程中产生的误差, 数据本身和现实的误差 B. 基准面的不同产生的误差

C. 系统目标和信息的漂移 D. 各项数据信息坐标系转换过程产生的误差

E. 比例尺的过度放大。 F. 传感器的输入误差,

G. 不分析的接受船位, 忽视了传播位置误差 H. 对方船舶发送错误数据。

驾驶员不能过分依靠 ECDIS 来进行导航, 在定位传感器中最好同时参考其他定位系统或者参考目标, 如参考雷达回波等。在航向和速度的信息上参考罗经和计程仪的显示

54. ECDIS 需要保存哪些航行数据。

ECDIS 应存储并能重现 12 个小时的航行过程和使用官方数据库所要求的最少要数；下列数据应以 1 分钟时间间隔不断记录：

a 能确定过去航迹的记录数据：时间、位置、航向及速度；

b 能确定实际使用官方海图数据：ENC 来源、编辑编号、日期、单元以及更新版本高；

典型的如曹颀 DGPS 传感器，则记录最近 12 小时航行数据，可以 1 分钟间隔记录采样日期、UTC、纬度、经度、航向、速度和便宜位置等。

另外，ECDIS 必须对整个航次进行完整的航迹记录，而记录时间间隔不应超过 4 小时，通常用两种方式确定采样时间间隔：

a 固定时间间隔，如固定间隔 30 分钟

b 动态时间间隔，主要依据船舶的最精导航危险距离而动态决定的。

55. 什么是认可型 ECDIS，包括哪些部分？参考的国际公约或标准有哪些？

认可型 ECDIS 就是符合国家海事局要求与符合最新国际标准规定，备份设备应是经主管机关认可的系统，所显示和使用的电子海图矢量数据应该是 ENC，海图数据更新应采用官方的数据更新服务，必须获得主管机关的认证的电子海图应用系统；包括硬件部分与软件部分。硬件部分通常由显示单元、处理单元、打印单元和接口单元组成。软件部分通常由系统软件、专用显示软件与数据库组成；参考的国际公约有 IMO A.817/19《电子海图显示与信息系统（ECDIS）性能标准》、IHO S-57《关于数字化水文数据的传输标准》、IHO S-52《ECDIS 内容和显示方面规范》以及 IEC 6114《ECDIS—操作和性能需求、测试方式和所应达到的测试结果》。

56. ECDIS 的功能包括哪些？

- ① 海图显示：在给定的投影方式下合成和显示海图（在使用墨卡托投影方式时，可适当选取海图的基准纬度，以减小海图的投影变形）；以“正北向上”或“航向向上”方式显示海图；以“相对运动”或“绝对运动”方式显示海图；随机改变电子海图的比例尺（缩放显示及漫游）；分层显示海图信息（隐去本船在特定航行条件下不需要的信息）。
- ② 海图作业。在电子海图上进行计划航线设计（依照推荐航线进行手工设计或进行大圆航线计算）；以灵活的方式计算任意两点间的距离和方位（如，利用电子方位线、可变距离圈等方式）；标绘船位、航迹和时间。
- ③ 海图改正。能够接受由官方 ENC 制作部门提供的正式改正数据以及由航海人员从纸质航海通告或无线电航行警告中提取的改正数据，实现 ENC 的自动和手工改正。
- ④ 定位及导航。能够同计程仪、电罗经、GPS、Loran-C、测深仪、气象仪等设备连接，接收来自这些传感器的信息，并进行综合处理，求得最佳船位；能够进行各种陆标定位计算。
- ⑤ 雷达信息处理。ECDIS 可将雷达图象和 ARPA 信息叠加显示在电子海图上，提供本船、本船周围的静态目标，本船周围的动态目标三者之间的位置关系。航海人员可据此判断避碰态势，做出避碰决策。同时，还能够在电子海图上检测该避碰决策可行与否。
- ⑥ 航路监视。在船舶航行过程中，ECDIS 能够自动计算船舶偏离计划航线的距离，必要时给出指示和报警，实现航迹保持。ECDIS 还能够自动检测到航行前方的暗礁、禁航区、浅滩等，实现避礁、防浅。
- ⑦ 航海信息咨询。获取电子海图上要素的详细描述信息以及整个航线上的航行条件信息，如潮汐、海流、气象等。
- ⑧ 航行记录。ECDIS 能够自动记录前 12 小时内所使用过的 ENC 单元及其来源、版本、日期和改正历史，以及每隔一分钟的船位、航速、航向等。一旦船舶发生事故，这些信息足以再现当时的航行情况。记录的信息不允许被操纵和改变。也就是说，ECDIS 应具备类似“黑匣子”的功能。

57. 管理的五种职能（ ）

1. 计划——首要的管理职能；
2. 组织——包括结构设计；规范部门间相互关系的规章制度；员工招聘、考核与培训；
3. 指挥——也称为领导。对下属的工作给予命令与指导，使下属及其工作处于有效的运作状态，逐步趋向企业的计划和目标；
4. 协调——企业的一切工作都要和谐配合，以便使整个经营活动顺利进行；
5. 控制——检查每一件事情是否与所拟计划、管理者的指令

58. 管理的特点：（ ）

1. 管理他人及其工作；
2. 由其他人的活动来体现工作效果；
3. 通过协调其他人的活动进行管理（管理必须通过协调来完成，协调的中心是人，协调的方法是多种多样的）。

59. 领导者应具备的条件（ ）

高尚的品德；高深的专业知识；丰富的工作经验；敏锐的观察能力
冷静的思考判断；巧妙的沟通影响；充沛的精神活力；坚定的意志目标；公正的立场和评判。

60.制定航次计划应考虑的因素（ ）

- 1.海上环境。
- 2.航线水文数据的可靠性。
- 3.助航标志的可用性和可靠性。
- 4.由吃水、货物种类等对航线的限制。
- 5.交通密集水域。
- 6.天气预报及海况能见度。
- 7.沿岸可用水域。
- 8.要求的诸如洗舱或接引航员的操作水域
- 9.船舶定线和报告制的规定。
- 10.推机器和舵设备的可靠性。

61.航行计划的评价（ ）

- 1.是否抽选了海图？
- 2.选择了出版物了没有？
- 3.海图和出版物是否经过了改正？
- 4.是否考虑了吃水和积载情况没有？
- 5.是否考虑了气导航线？
- 6.其它表格是否填写？

62. 需要层次：生理需要（是人类社会发展的原始动力）、安全需要、社交需要、尊重需要、自我实现的需要。

除了成就欲望特别强烈，有较高的抱负水平或心理异常的人（会牺牲低层次需要而追求更高层次需要）以外，人的需要一般是依次上升的。了解人们的需要层次，对于进行船员的响应管理很有益处。

根据马斯洛的需要层次理论，除了成就欲望特别强烈，有较高的抱负水平或心理异常的人意外，人的需要通常是逐级上升的

63. 麦格雷戈X理论（ ）

1. 人对工作有先天性的厌恶感，会设法逃避；
- 2.人没有远大抱负，不愿意担责任，宁可接受命令；
- 3.非常重视安全感
- 4.必须靠强制、控制及惩罚等才能使人工作

麦格雷戈Y理论（ ）

工作是一种本能行为，在适当的情况下，不仅承担工作，而且主动对其进行探索

如果人被委以重任，就会实行自我规范和自我约束

人对工作的意愿取决于他完成工作感到的满足

绝大部分人都被赋予解决问题的想象力，但普通人只发挥了一部分自己的潜在资质

64. 如欲激励一个人，通常：（奖励更为有效）。

根据“期望理论”，“激励力量”、“目标价效”及“期望概率”间的关系是：激励力量=目标价效×期望概率

65. 偶发（紧急）事件（ ）

偶发事件通常应（制定应变计划）

- 1.港口拥挤，叫不到引航员、拖轮而造成延误

- 2.航通拥挤
- 3.船舶设备故障
- 4.改驶新的目的地

- 5.能见度下降而减速
- 6.恶劣天气需寻找庇护地
- 7.因岸上紧急情况需离开等

66.人为失误的种类（感知不全面或混乱通常是由于经验不足造成的）

a.不确定性：

当两个或多个独立来源的信息不一致，例如：两个不同的定位系统、测深仪与海图水深不一致，或两个成员观点不一致。不确定性本身也许不危险，但它意味着差异，差异需要证实。不确定性也可能是经验不足或缺乏训练的结果。

b.精力涣散：

发生精神涣散的原因：超负荷工作、压力、疲劳、紧急情况、注意力不集中、经验不足。或：尽管不危险，但意外事件（例如：VHF 呼叫）吸引其全部注意力，从而忽视了处理其他更紧迫的事件。

c.指挥不当：1.船舶不正确地航行 2.超速

67.切断失误链()

1. 认识失误链与相关环节存在的可能性。
2. 辨清现有失误链与相关的环节
3. 采取行动切断失误链并采取措施防止失误链再次出现
4. 虽然难以避免失误链的产生，但须采用中断点来切断失误链

5.始终注意失误链是否存在 6. 在事故发生前采取措施解决问题 7. 切断失误链可避免事故的发生

情景意识是在一个特定的时间对影响船舶的因素和条件的准确感知，是指识别一个失误链和事故发生前终止的能力。

情景意识是工作态度的产物，它决定人的行为和动作。

68.情景意识丧失的征兆：

- 1.不确定性
- 2.精神不振
- 3.感知不全面或混乱
- 4.通信中断
- 5.指挥或瞭望不当
- 6.没有或未能实施航行计划
- 7.违背已建立的规则或程序
- 8.自满

69.个人情景意识的构成

- 1) 个人的经验与训练
- 2) 操纵与操作技能
- 3) 个人的身体情况与精神状态
- 4) 对情况的适应与熟悉程度
- 5) 领导能力与管理技能

70..语言沟通的优缺点：

优点：①节省时间 ②信息交换方便 ③可辅以非语言沟通技巧

缺点：①受外界影响较为严重 ②有时在沟通过程中信息被曲解 ③沟通内容有时较为随机

④语言信息难以长时间保留以备复查

71..文字沟通的优缺点：

优点：①适于传达复杂和难于记忆的信息 ②可以准确反应沟通内容 ③沟通内容可以在日后复查

缺点：①需要对沟通内容进行组织书写阅读，因此要耗费较长的时间

②需要接受者具有一定的阅读和理解能力 ③不能及时反馈

72. 沟通过程有哪些重要环节？并对各个环节简单地解释：

需求：请求向接收方发送一个消息，发送方收集和安排消息的内容。

发送：有效传送信息。

接收：接收方理解消息，如果不能完全理解，请求发送方澄清。

反馈：必要时，确认收到消息并反馈给发送方。

73.制定船舶应急计划时应当考虑的内容：

- 1.船上的职责分工
- 2.为重新控制局势所采取的行动
- 3.船上使用的通信方法
- 4.向第三方请求援助的程序
- 5.通知公司向有关当局报告的程序
- 6.保持船岸间的通讯畅通
- 7.处理与媒体或其他外部单位关系的程序

74.如何有效的激励船员：

- 1.满足船员的合理需求
- 2.结合船员特点分配工作
- 3.合理运用目标激励
- 4.检查体制是否公平
- 5.奖励与绩效挂钩

75. 航线计划表应包括的主要内容：

- 1.每段的真航向绘画在计划航线上
- 2.每段航程。
- 3.航线要求的速度变化。
- 4.必要时，每次改向的位置
- 5.必要时改向旋回范围
- 6.每段最大允许偏航量

76.在下列情况下负责航行值班的驾驶员应立即报告船长：

- 遇到或预料到能见度不良时
- 对通航条件或他船的动态产生疑虑时
- 对保持航向感到困难时
- 在预计的时间未能看到陆地、航标或测不到水深时
- 意外的看到陆地、航标或水深突然发生变化时

- 主机、推进机械的遥控装置、舵机或者任何重要的航行设备、报警或指示仪发生故障时
- 在恶劣的天气中，怀疑可能有天气危害时
- 船舶遇到任何航行危险时，诸如冰或海上弃船
- 其他紧急情况或感到疑虑时

77. 决策是指（在两个或更多的方案中做出选择）

决策过程的基本步骤：(1)识别决策问题 (2)确认决策标准 (3)为决策标准分配权重 (4)开发备选方案 (5)分析备选方案 (6)选择备选方案、实施备选方案、评估决策结果

78. 群体决策的优劣：

优势：提供更全面更完整的信息 产生更多的备选方案 增加解决方案的可接受性 增强合理性

劣势：花费时间长 少数人控制局面 遵从压力 责任不明

79. 压力对工作的影响：

旷工 事故 工作表现不稳定 注意力不能集中 出错 个人外表 同事关系不佳 焦虑 沮丧

80. 为减轻驾驶台团队的压力，船长应该采取的措施：

预先安排，应估计到太高或太低的工作强度，并对其发展采取必要的控制；用委任的形式来纠正太高或太低的工作负荷；确立优先措施来避免工作强度过大的局

81. 如何减轻驾驶台团队的压力：

支持船长保持合理的工作强度，尤其当驾驶台团队易于偏离过高或过低的工作压力时；保持一定的工作压力，避免错误的自信和习惯性想法；使用一切方法减少引航员的工作强度；帮助船长预先计划；鼓励采用委任的方法并在开始时就协助船长；在合适的时候，正确地委任其他成员，并要在船长的管辖下但当其各自的常规责任。

82. 在制定船舶应急计划时应当考虑包括下列内容：

船上的职责分工 为重新控制局势所采取的行动

船上使用的通信方法 向第三方请求援助的程序

通知公司向有关当局报告的程序 保持船岸间的通讯畅通和

处理与媒体或其他外部单位关系的程序

83. ECS 分类如下：

“A”类 ECS, 可作为国内航行船舶的主要导航手段，也可作为 ECDIS 设备的后备安排，但需符合 MSC.232(82)附录 6 和 IEC 61174。

“B”类 ECS, 可用于未要求配备“A”类 ECS 的国内航行船舶，并可作为其主要的导航手段。

“C”类型 ECS, 适用于辅助导航，用于船位标绘和监视。

84. 通过型式认可的 ECDIS 使用改正至最新的官方 ENC（官方水道测量部门提供的符合 IHO S-57 标准，具体内容、显示方式、以及颜色和符号的使用等要符合 IHO S-52 规范）并配备适当的备用配置，可以取代纸质海图。

85. ECDIS 的组成：

硬件部分

√ 图形显示器用于显示电子海图，其尺寸、颜色和分辨率应符合 IHO S-52 的最低要求，即有效画面最小尺寸应为 350x270mm，不少于 64 种颜色，像素尺寸小于 0.3mm。在进行航路监视时显示海图的有效尺寸至少应为 270mmx270mm（IMO ECDIS 性能标准的要求）。文本显示器用于显示航行警告、航路指南、航标表等航海咨询信息，其尺寸应不小于 14 寸，支持 24x80 字符显示。

√ 利用打印机可实现电子海图和航行状态的硬拷贝，以便事后分析。可按国际海事组织的要求记录航行数据。

√ 外部接口一般是含有 CPU 的智能接口，保证从外部传感器接收信息（包括 GPS、LORAN-C、罗经、计程仪、风速风向仪、测深仪、AIS、雷达/ARPA、卫星船站、自动舵等设备的信息）并按照一定的调度策略向主机发送这些信息。通过船用通信设备（如 INMARSAT-C）

不仅自动接收 ENC 的改正数据，实现电子海图的自动改正；而且还可接收其他诸如气象预报数据等。

ECDIS 显示信息：（ 基础显示 标准显示 其他信息 ）

86. 基础显示（Display Base）：不能去除的 SENC 信息（但不保证满足安全航行的需要）：

海岸线（高潮水位）v

安全等深线—由航海人员选择v

v 安全等深线所定义的安全水域内深度小于安全等深线的水下孤立危险物

v 安全等深线所定义的安全水域内的孤立危险物，如桥梁和架空电缆等，包括浮标和立标无论其是否为助 航所用
各种分道通航制v

v 比例尺、范围、方向（真北向上或航向向上）和显示方式（真运动或相对运动）

深度和高程单位v

87. 标准显示（Standard Display）：ECDIS 最初显示时包含的 SENC 的信息（在航线设计和航路监视期间可由航海人员根据需要调整）：

基础显示信息 干出线 固定和浮动的助航标志 航道和运河等的边界

视觉和雷达显著物标 禁航区和受限区域 海图比例尺边界 警告标记标志

88. 其他信息（All Other Information）：根据要求现实的信息。如：

水深点 海底电缆和管线 孤立危险物的详细信息 助航标志的详细信息 警告标记的内容

ENC 版本日期 测量基准面 磁差 经纬线图网 地名

ECDIS 处理的全部数据，包括海图信息、雷达信息和其他传感器的数据按照 S—52 进行分层管理。

S—52 规定，ECDIS 应将处理的数据至少分成 10 级（1 级内可以分为多层信息，1 层内可分为多种要素）。

低级别信息不能覆盖高级别信息（级别排列靠后的信息不能覆盖其前级信息）。

89. 激励的三种模式类型（ ）

a.传统的激励模型:为激励雇员成功地执行其工作，管理者有为其所支配的工资激励系统。

b.人际关系激励模型：管理者尊重雇员并关心其需要。

c.人力资源激励模型：给予雇员在决策和执行任务上更多的责任。

90. 有关 ECDIS 航线检测内容不包括？

A、航线是否穿越了非官方海图 B、航线是否穿越浅水等深线

C、航线是否穿越禁航区 D、航线是否临近危险区

答案 B

ECDIS 航线检测内容主要包括：

1.航线穿越了非官方海图：系统在某航段处没有标准的 ENC 海图数据（此处的航行不能参照电子海图）。

2.穿越安全等深线：航线中的航段跨越了安全等深线，提醒检查确认。

3.穿越禁航区：航线中的航段进入了限制航行区域，给出报警信息。

4.穿越浅水区：航线中的航段进入了小于设置的安全等深线水域，提醒检查确认

5.临近危险物：航线附近的沉船、障碍物、浮标等小于设置的安全距离，提醒检查确认。

91. 安全水深和安全等深线用户可以根据本船情况设定，缺省为（ 30m ）

92. 手动改正的信息应作为 ENC 信息用同样的符号进行显示，并在原有物标位置处叠加橘黄色的特殊标记符号做标记（海图原始数据不允许修改），以示与原始 ENC 数据区别。

手动添加标记为竖杠“|”（位置偏下），删除标记为斜杠“/”（位置居中）

93. 修改物标

- a 如果修改仅仅是附加（例，一个已有浮标附加雷康，其他未改变），则按添加处理，在原有物标符号上叠加“|”
- b 如果修改仅仅是部分删除（一个已有浮标去掉一个雾号），则要一个改变一个删除，要同时进行添加与删除处理，即在原物标符号上叠加显示“|”和“/”符号。

94. ECDIS 中的报警与指示主要有四种类型（海图报警、设备报警、航行预警和航行报警）

95. ECDIS 海图报警是 S-52 自动去算报警，以黄色背景表示有报警或警示：

- a 比例尺超大或超小（当前比例尺大于或小于海图的编辑比例尺）
- b 非官方海图
- c 无海图数据
- d 无矢量海图（当前显示区域存在光栅海图）

96. ECDIS 会在显著位置给出其连接的主定位设备信息（如 GPS、DR 等）以黄色背景表示有报警或警示：

- a 连接故障：设置了连接，但未检测到连接的设备
- b 运行故障：连接的设备无信号或其他故障
- c 数据错误：传递的数据无法正确解析

97. ECDIS 航行预警：CPA 报警 限制区域报警 碰撞报警 转向点提醒

98. 航行报警：

- a 船位丢失：当使用海图漫游模式或其他操作导致本船船位不在显示器屏幕内，ECDIS 会显示船位丢失的报警提示。此时通过确认该报警或操作船舶监控模式（本船居中），将本船符号显示到监控屏幕内。
- b 偏航报警；
- c 偏向报警：当船舶航行方向与当前航段方向线之间夹角超过设定的报警参数偏向角度值时，报警
- d 航行超时
- e 距离超时
- f 方位报警
- g 超时报警
- h 走锚监控 i 定时提醒 j 锚位指引 k 落水监控

99. AIS、LRIT 区别：传送的信息内容不一样，传输距离，传输方式，传输者或接受者信息的保密性

如果是 A1 船舶（沿海海区），有 AIS 就可以作为 LRIT。超过 A1 海区的，就需要用 INM-C 作为补充

AIS（通用船载自动识别系统应答器）是一种利用海上 VHF 频段的船载航行信息交换设备（AIS 是一个操作与 VHF 海上移动频带的自动连续广播系统）仅能自动发出本船的相关信息，而且还可以接收周围其它船舶所发出的信息，采用的主要技术是“自组织时分多址接续（SOTDMA）”方式进行信息交换。

LRIT - Long Range Identification and Tracking of ships 即为船舶远程识别与跟踪系统。通过从船载自动识别系统(AIS)提取船舶识别码、船位和时间等数据，并利用全球海上遇险和搜救系统(GMDSS) 的 Inmarsat—C 或高频设备(HF)以固定的时间间隔发送 LRIT 数据，经计算机对数据处理，实现船舶的远程识别与跟踪。

LRIT 系统由船载终端设备、通信服务提供商（CSP）、应用服务提供商（ASP）、数据中心等组成。其基本原理是航行船舶通过 卫星通信 把 LRIT 信息发送到陆地地球站，地球站再通过 ASP 和 LRIT 分配网络转发到经 IMO 授权的用户终端——IMO 缔约国政府，后者就可以实现对航行船舶进行全球性识别和跟踪。 LRIT 系统还可以把 LRIT 信息（预先设定发送时间的船位报告、被要求发送的船位报告和事件报告）发送给其他经授权的用户。

LRIT 系统中的船舶默认以 6 小时间隔向船旗国的 LRIT 数据中心发送 LRIT 信息（船舶信息、经纬度和定位时间）。船旗国管理当局可以实时查看管辖船舶的位置信息，将这些信息显示在电子海图界面上，并进行相关的统计查询工作。

100. 下列哪项属于 ECDIS 系统操作误差？

A. 坐标系误差 B.连接故障 C.海图误差 D.海图显示不当

答案：B

外部设备（传感器）可能产生的误差：1.性能下降 2.连接故障 3.突发故障

ECDIS 系统操作误差：

- 1.海图显示不当：过多的数据内容可能造成系统过载，使重要的信息被覆盖或淹没；过低可能不能满足航海安全需要
- 2.设置错误：系统报警参数、航线监视报警参数、本船船舶参数
- 3.操作错误
- 4.理解错误：海图超比例尺显示、忽视显示控制（基础、标准和其他）、缺乏分析接受显示船位（船位误差）

ECDIS 存在的误差主要来自以下几个方面：

- A. 测量过程中产生的误差，数据本身和现实的误差
- B. 基准面的不同产生的误差
- C. 系统目标和信息的漂移
- D. 各项数据信息坐标系转换过程产生的误差
- E. 比例尺的过度放大。
- F. 传感器的输入误差，
- G. 不分析的接受船位，忽视了传播位置误差
- H. 对方船舶发送错误数据。

101. 本船船位在电子海图里显示的符号是什么？（基本符号和比例船型符号两种）

本船基本符号以本船船位为中心的黑色双圆圈，并带有船舶横向线来表示船舶的形体横向。（小比例尺显示）

比例船型按显示比例对船长和船宽换算显示（很大比例尺时）是否能够准确换算出图形中心，需要船员在使用 ECDIS 时能够设置定位天线在船上的准确位置。

102.AIS 在 ECDIS 上显示为等腰三角形，尖头方向表示目标的型体纵向。

有碰撞危险为红色三角，休眠状态用蓝色三角形表示。

AIS 在电子海图上叠加显示，会出现下列问题：

- a 由于系统扫描周期与 AIS 信号发送周期不同可能造成 AIS 目标与 ARPA 目标不完全重合
- b 由于他船定位系统有误差，导致他船位置显示错误

103.船舶应提供适当的，独立于 ECDIS 备用装置：其性能可以低于 ECDIS，但能够进行基本海图显示、航行设计、航线监控、航行记录、本船状态显示和所有的航行报警，以确保在 ECDIS 发生故障时能够利用备用装置继续保持安全航行。即一旦 ECDIS 失灵，船舶还有一套可以确保剩余航程航行安全的系统。

104.备用装置必需功能，主要包括：

- 1.能以海图形式显示水道测量和地理环境相关信息
- 2.能接管原先在 ECDIS 上的航线设计，并能手动或通过从航线设计设备传输来调整计划航线
- 3.能接管原先有 ECDIS 进行的航行监控，能自动或在海图上手动标绘本船船位和对应的船时，可在海图上显示计划航线，量取航向、距离和方位，标绘经纬度、方位位置线、距离位置线
- 4.如果备用装置为电子设备，则至少能显示 ECDIS 中的标准显示模式下的信息
- 5.整个航次的海图信息应该使用最新的官方版本，并改正到最新；应不可能改变电子海图信息的内容；应显示海图或海图数据的版本和发布日期
- 6.如果备用装置为电子设备，当信息以比数据库中的比例更大的比例显示，或覆盖本船船位的海图比例尺大于系统提供的比例尺时，应能提供指示
- 7.雷达和其他航行信息的叠加应符合相关要求
- 8.应能记录船舶航迹，包括船位和相应船时
- 9.在主要环境条件和正常操作条件下备用装置应能提供可靠的操作

105.满足备份要求的选择方案有:

- 1.另外一部使用独立电源盒独立 GPS 位置传感器的 ECDIS
- 2.满足整个航次所需的改正到最新的最新版纸质海图
- 3.另外一部使用 RCDIS 模式的 ECDIS
- 4.一部基于雷达的、符合 IMO“海图—雷达”性能标准的“海图—雷达”系统

106 VDR 数据保护舱有固定式和自由浮离式两种,通常安装在罗经甲板龙骨正上方离开船舶建造结构,1.5m 外的空旷处,以方便维护和事故后的回收。保护舱带有一个在 25~50kHz 频段的水下声响信标,信标所带电池至少可以工作 30 天。

自由浮离舱在船体沉没时能够自动脱离船体上浮,并能够在海水浸泡至少 7 天 保持数据完好性。周期发射莫尔斯码“V”,为指示灯和无线电发射机供电的电池至少可工作 7 天。

107.对于 S-VDR 设备,由于数据接口的原因无法获得雷达数据时,可以记录 AIS 数据代替雷达数据。

- 1、管理的职能为: A、计划、组织; B、协调、指挥 C、控制 D、A+B+C。 D
- 2、管理,是一个组织中为完成该组织的目标所从事的对_____的协调过程:
人和物质资源;
- 3、管理的特点是:
A、管理其他人及其工作; B、由其他人的活动体现管理的效果 C、通过协调其他人的活动进行管理
- 4、下述哪些可认为是驾驶台资源 A、驾驶台当值人员;
- 5、下述哪些可认为是驾驶台资源
A、驾驶员的经验; B、驾驶台保存的各种操作规范; D
C、夜航命令簿; D、以上都可视为驾驶台资源。
- 6、根据需要层次理论,人的需要是:
A、所有人都是依次上升的; B、所有人都是没有规律的;
C、部分依次上升,部分下降的; D、除追求较高,心理异常外,都是依次上升的。 D
- 7、根据____理论,应采取强硬的或“松弛”的方法,或“权变”论进行管理:
A、需要层次理论; B、“X”理论和“Y”理论; C、保健因素理论; D、公平理论 B
- 8、根据“强化理论”,如欲激励一个人,通常:
A、奖励和惩罚同样有效; B、奖励更为有效; C、惩罚更为有效; D、因人而异,不能一概而论。 B
- 9、了解人们的需要层次,对于进行船员的_____管理很有益处。
A、组织管理; B、响应管理; C、强制管理; C、以上都对; B
- 10、根据“期望理论”,“激励力量”、“目标价效”及“期望概率”间的关系是:
激励力量=目标价效×期望概率;
- 11、领导的主要功能就是:
A、组织; B、激励; C、确定目标; D、组织和激励。 D

12、下列说法正确的是： 情景意识好，便能够识别失误链和在事故发生前制止其发生；

13、下列说法正确的是：

- A、情景意识表明一个人的工作态度； B、情景意识与人的工作经验有关；
B、情景意识与人的操作技能有关； D、A+B+C。 D

14、工作中提高班组成员情景意识的较好方法是：

- A、对工作中出现的问题立即予以指出，并提出严厉批评；
B、对工作中出现的问题立即提出批评和提示，并强调该问题的危害性； C
C、对工作中出现的问题立即于提示，并鼓励其将工作做好；
D、以上均可。

15、失误链的形成是（The error chain is: ）

- A、没有征兆的，故发现失误链很困难； B、是有征兆的，应善于发现； B
C、出现“不确定性”， 不会出现失误链； D、B、C 正确。

16、“精神涣散”是由于_____而产生的：

- A、工作不认真； B、超负荷工作； C、压力和疲劳； D、B、C 都是。 D

17、下列说法正确地是： 两个定位系统接驳不一致，即是所谓“不确定性”；

18、“感知不全或混乱”通常是由于_____产生的：

- A、探测设备功能问题； B、缺乏经验； C、指挥失误； D、驾驶台人员不足。 D

19、下列哪种情况属于指挥不当？

- A、未制定和落实航线设计； B、未安排足够称职的了望人员； B
C、对局面难以确定； D、对规定不熟悉；

20、引航员在船引航时 船长应与起交流与引航相关的信息

21、引航员在船时，OOW 应：

经澄清，对引航员意图产生的怀疑没有消除，应立即通知船长，船长未到达前采取必要的措施；

21、在讨论与决策时，当要作出最后决定时应：

- A、取得所有参与人员的一致同意； B、利用所有可利用的资源； B
C、特别关注主要人员的建议； D、以上均对。

22、在讨论与决策时，当要做出最后决定时应：

- A、取得所有参与人员的一致同意； B、特别关注主要人员的建议； C
C、考虑所有人的建议； D、以上均对。

23、驾驶台组织总的原则应包括：

- A、委派给驾驶员合适的任务； B、Bridge Team 成员尽职尽责 C、消除成员中任何一人的失误； D、A+B+C D

24、不同航行情况下的驾驶台职责包括 / Every deck officer should be able efficiently carry out

- A、Conning B、Navigation/Collision Avoidance C、Administration D、Above of all D

26、评价航行计划应：

A、考虑驾驶员的年龄因素； B、申请公司的指示； C、所用航海出版物的改正情况； D、以上均对。 C

27、作为船舶领导，应：

A、任何时候都应采用民主的领导方式； B、应杜绝专制的领导方式； C、以上都对； D、以上都不对。 D

28、在时间不充分的条件下，应采用：

A、民主的领导方式； B、权威的领导方式； C、专制的领导方式； D、惰性的领导方式 B

29、一个好的领导的标志包括：

A、平易近人，友善待人； B、任何时候都能了解班组所处的状态； B
C、事无巨细，事必躬亲； D、了解班组的所有情况。

30、一个好的领导的标志包括：

A、善于利用一切资源解决问题； B、能抵御包办一切的诱惑；
B、善于鼓励成员请求具有挑战性的工作； D、A+B+C。 D

31、驾驶台班组成员应：

A 坚决服从领导的决定，不提出任何疑问； B 认识到船舶安全有赖于船长的决定正确与否； C
C 资历低的船员如认为某些决定不妥，应毫不犹豫的提出。 D 下级船员不应向上级所做的决定提出相反的意见。

32、驾驶台组织的重要作用之一是：

A、各自做好各自得工作，不得干涉其他人工作。 B、坚决执行上级的所有决定，不得提出疑义；
C、消除由于个人失误造成严重后果的危险性； D、以上均是。 C

33、优秀班组得特性包括：

A、每个成员都能清楚的理解和赞同团队得目标 B、能够克服困难、解决问题并达到目标；
C、成员间相互沟通交流使工作做的最好； D、A+B+C。 D

34、对与在船上工作得人员而言：

A、有压力是好事，没有压力人就没有上进的动力； C
B、长期生活在压力中对人的精神面貌是有积极的作用的；
C、人对压力的反应是不同的，如不能适应会导致身体损耗和疾病；
D、压力会使人成熟起来，使人能够冷静的对待自己周围所发生的事情。

35、对待压力，领导者应：

A、对于过度的压力，应采用各种方法使班组成员放松； B、保持适当的压力，以使班组工作能够高效进行；
C、以上都对； D、以上都不对。 D

36、下述哪些情况将对人产生压力：

A、空间不够宽敞； B、没有私人空间； C、温度控制的不好； D、以上都会产生压力。 D

37、产生“压力”的原因有：

A、物理环境； B、组织原因； C、A、B 都是； D、A、B 都不是。 C

38、长时间压力较大，可能使人：

A、感知力变差； B、更加上进； C、不愿攻击别人； D、懒得斤斤计较。 A

39、发生紧急情况时，值班驾驶员应：

- A、除非断定确实危险，不可轻易告知他人，以避免混乱； B
- B、立即采取适当的补救措施，并查核效果；
- C、先确认局面，及早处理，不要轻易打扰船长，尤其是在夜间；
- D、不得已时，可以自行立即求救。

40、港口拥挤，一时联系不到引航员，属于：

- A、Emergency； B、Contingencies； C、A、B 均可 D、A、B 均不可。 B

41、偶发事件通常：

- A、不必制定应变计划； B、应制定应变计划； C、视严重程度决定是否制定； D、船长决定。 B

42、Checklist:

- A、是应急的详细程序，应严格遵守； B、仅是一个有用的提纲，可依据情况进行改动； B
- C、是根据紧急情况的全部特点制定出来的； D、包括了紧急情况的所有的应急必须的措施。

43、发生紧急情况后，OOW 应

- A、立即报告船长和所有有关人员； B、保持准确记录； C、确保处理该情况是船舶不陷入风险； D、A+B+C。 D

44、对于紧急情况，船舶应：

- A、定期熟悉、培训； B、经常演习、训练； C、保持应急设备两好的维护； D、A+B+C。 D

关于电子海图的描述正确的是（ ）

- A:屏幕海图 B:矢量海图 C :EC-Electronic Chart D: 光栅扫描海图 ABCD

矢量海图的主要特点包括（ ）

- A:数据和可查询性 B:更加安全 C:物标可分类显示 D:与存储介质无关 E:显示美观 ACD

标准电子航海图（ENC）必须满足（ ）

- A:符合 S-57 国标标准 B:电子可读 C :官方水道测量部门发行、改正 D:WGS84 坐标系 ACD

ECDIS 取代纸海图的条件是（ ）

- A:电子海图普及 B:官方类型认可 C:使用改正至最新的官方标准海图 D:具有备用配置 BCD

ECDIS 能够连接的设备主要包括()

- A:VHF 和雷达 B:定位设备和 AIS C:测探和计程仪 D:雷达和罗经 BCD

S-52 表示库提供如下（ ）内容，用于电子海图的信息显示。

- A:符号库 B 显示程序 C:根据物标类别和属性查取符号 D:根据安全等深线查取符号 ACD

ECDIS 海图显示分类包括（ ）。

- A:标准显示 B:强调显示 C:基础显示 D:其他显示或按需要显示 ACD

ECDIS 中海图显示与纸海图的照片样式显示的特殊区别是（ ）。

- A:显示样式、显示符号能够根据本船安全参数变换 B:能够根据船舶驾驶台光线调节屏幕亮度 ACD
- C:能够根据安全水深设置强调显示水深值 D:能够对某些物标进行显示或不显示控制

ECDIS 航线设计的方法包括 ()

A: 屏幕鼠标修改偏航报警距离 B: 屏幕鼠标编辑转向点 C: 表格编辑转向点 D: 表格设计偏航报警距离 BCD

10、ECDIS 的航线监视能提供 ()

A: 转向点提醒 B: 偏航报警 C: 油耗计算 D: 转向点 ETA、STG 查询 E: 全部 ABD

11、ECDIS 中航线设计优越于手工航线设计是因为 ()

A: 绘画美观 B: 安全自动检测 C: 参数自动计算 D: 重复使用 BCD

12、ECDIS 中避碰报警功能的实现是 ()

A: 船舶正在航行 B: 接入了 ARPA/AIS 目标 C: 设置了 CPA、TCPA D: 本船与目标船距离小于 50 米 BC

13、ECDIS 的海图显示警示有 ()

A: 海图不清晰 B: 比例尺超大或超小 C: 当前位置还有大比例尺海图 D: 非官方海图 BCD

14、ECDIS 的报警项目主要包括 ()

A: CPA/TCPA、偏航、限制区、碰撞、穿越安全等深线 B: 转向点提醒、航次按时、海图有效性 ABD

C: 海图显示背景、显示比例尺 D: 设备故障、搁浅

15、ECDIS 中显示的本船、ARPA 和 AIS 目标的位置的时间对应性和准确性取决于 ()

A: ARPA 和 AIS 目标数据的接收时刻 B: ARPA 和 AIS 目标数据的发送时刻 E

C: 系统的显示刷新周期 D: A 和 B E: B 和 C

16、ECDIS 航行记录功能中的容量和保存时间为 ()

A: 日志最小容量 12 小时 B: 航次最小容量 3 个月 C: 日志 1 分钟自动保存 D: 航次 4 小时自动保存 ABC

17、ECDIS 的误差主要来自 ()

A: 非官方海图 B: 数据测量 C: 设备坐标系不同 D: 人为设置不当 BCD

18、为什么不能过分依赖 ECDIS () CD

A: 有时会停电 B: 参数设置太麻烦

C: 只是一种助航仪器，系统本身存在局限性、显示误差和故障

D: 使用者对系统设置和使用中的不适当或错误、传感器的误差、备用布置使用上的及时和有效等口可能造成风险。

19、使用 ECDIS 的风险举例 ()

A: 操作员不熟练 B: 未及时改正海图 C: 本船安全水深小于吃水 D: 定位设备不是 WGS84 坐标 BCD

20、下列哪些报警项目设置不正确将导致船舶搁浅风险 ()

A: 穿越安全等深线提前报警时间 B: 转向点提醒时间 C: 安全等深线量值 D: 偏航报警距离 AC

21、ECDIS 的海图显示警示有 ()

A: 海图不清晰 B: 比例尺超大或超小、当前位置还有大比例尺海图 D

C: 显示背景太亮 D: 无海图数据或非官方海图、比例尺超大或超小、当前位置还有大比例尺海图

22、海图数据出现误差的严重后果可能是 ()，进而造成航行风险。

A: ECDIS 无法正常运行 B: ECDIS 不能正确判断航行真实态势 B

C: ECDIS 不能对航线进行监视 D: ECDIS 不能将本船显示到实际位置上

- 23、ECDIS 航行监视过程中，当主设备发生故障时，正确的操作是（ ）。 A
A:立即切换（连接）到备用设备上，并启动运行 B:查看故障维修手册进行检修
C:报告船长请求操作指令 D:关闭主设备电源
- 24、ECDIS 的分层显示含义是（ ） C
A:显示基础显示最少量的物标 B:标准显示和其他显示可以对两个分类中的内容由船员决定显示或不显示
C:显示基础显示最基本的不可屏蔽的物标、标准显示和其他显示可以对两个分类中的内容由船员决定显示或不显示
D:显示基础状态下，可以保证航行安全
- 25、ECDIS 中海图显示与光栅海图显示的特殊区别是（ ） D
A:显示样式、显示符号能够根据本船安全参数变换 B:能够根据船舶驾驶台光线自动调节亮度
C:能够放大和缩小 D:能够对某些物标进行显示或不显示控制、显示样式、显示符号能够根据本船安全参数变换
- 26、ECDIS 与 ECS 都是电子海图系统，但 ECDIS 必须满足除（ ）外的条件。
A:符合 IMO 的有关国际标准 B:在硬件和软件方面可根据用户的需要灵活设计 B
C:符合 IEC 的有关国际标准 D:符合 IHO 的有关国际标准。
- 27、AIS 设备的目的是为 ECDIS 提供（ ）信息。 C
A:本船船位 B:本船航向航速 C:其他安装了 AIS 船舶的航行状态 D:其他安装了 AIS 船舶的报警
- 28、下面哪一项不属于 ECDIS 性能标准目前要求能够实现的功能，自动（ ）。
A:存储航行记录 B:计算偏航距离 C:航迹计算和船位标绘 D:向 AIS 设备发送本船位置数据 D
- 29、电子海图系统不能满足（ ）是其不能取代纸海图的关键条件。 B
A:硬件符合性能标准要求 B:海图数据是官方 ENC C:功能符合 IMO 性能标准要求 D:具有备份配置
- 30、用于 ECDIS 中的海图数据模型在 S-57 中采用了（ ）的方法。
A:计算机语言描述真实世界物体 B:坐标位置描述真实世界物体 D
C:数学公式描述真实世界物体 D:空间对象和特征对象描述真实世界物体
- 31、ECDIS 航次计划能够自动计算的前提是设置了（ ）。 B
A:每段速度 B:离港时间、每段速度、转向点停留时间 C:转向点停留时间 D:抵达时间
- 32、本船轨迹、水深点、水下电缆、地名等信息可以由船员控制显示或不显示，在 ECDIS 中称为（ ）信息层。 D
A:标准显示 B:全部显示 C:基础显示 D:其他显示或按需要显示
- 33、ECDIS 航行日志的最小保存容量是（ ） A:4 小时 B:8 小时 C:12 小时 D:24 小时 C
- 34、ECDIS 本船轨迹的最小保存容量是（ ）。 A:1 个月 B:3 个月 C:6 小月 D:1 年 B
- 35、ECDIS 航行日志自动保存的时间间隔是（ ） A:1 分钟 B:5 分钟 C:10 分钟 D:可设置 A
- 36、ENC 由（ ）出版发行。 A:IMO B:C-MAP C:各国水道测量部门 D:IEC C
- 37、ECDIS 显示中如何区分手工改正？通过（ ）
A::物标颜色 B:显示的符号形状 C:带有橙色的斜杠或竖杠 D:文字标记 C

38、以下（ ）不是取代纸海图的条件。

A:满足 S-52 显示标准 B:经过类型认证的 ECDIS C:使用最新官方 ENC D:有适当备用配置 A

39、下面的描述除（ ）外都是 ECDIS 数据更新的正确方法。

A:通过手工修改或替换海图数据文件 B:通过光盘等介质读取更新数据 A
C:通过网络自动获取更新数据 D:通过手工输入改正信息

40、ECDIS 的报警如何表现（ ）。

A:声音 B:颜色 C:闪烁 D:文字 E:特定符号 F:全部 F

41、电子海图种类可分为（ ）类型。

A:扫描和印刷 B:数字与打印 C:光栅与矢量 D:电子与纸张 C

42、符合国际标准的电子海图系统的正确称谓是（ ）。

A:ECS—电子海图系统 B:EC-电子海图 D
C:ECDS—电子海图显示系统 D:ECDIS—电子海图显示与信息系统

43、ECDIS 是（ ）

A:导航控制系统 B:航行信息系统 C:船舶导航系统 D:综合驾驶台系统 B

44、IMO A:817(19)/MSC232 号决议批准的是关于 ECDIS 的什么标准（ ）。

A 功能标准 B:性能标准 C:显示标准 D:操作标准 B

45、IHO 发布的 S-57 是关于水道（ ）的标准。

A:测量数据（物标分类、编码） B:测量数据传输（物标分类、编码、数据封装） B
C:测量数据传输与显示 D:测量数据维护

46、IHO 发布的 S-52 的关于 ECDIS 的显示（ ）规范。 C

A:显示符号标准 B:操作性能标准 C:颜色与符号标准（性能标准） D:显示控制标准

47、ECDIS 的海图显示可以根据本船（ ）进行强调（加粗或高亮）显示。 C

A:吃水和长度 B:安全水深 C:安全水深和安全等深线 D:安全水深和浅水等深线

48、ECDIS 中的系统电子航海图缩写和定义是（ ）。 D

A:EC, 标准航海图 B:ENC, 电子航海图 C:RCS, 光栅扫描图 D:SENC, 设备开发商格式电子海图

49、ECDIS 的显示背景主要有（ ）。 D

A:上午、下午 B:白天、下午 C:白天、夜晚 D:白天、黄昏、夜晚

50、ECDIS 航线设计的最基本操作是（ ）。 C

A:添加新航线 B:修改航线参数 C:添加、移动、删除转向点 D:保存航线

51、电子海图系统的功能满足 IMO 性能标准要求，并有备份配置，但被判为不能取代纸海图，是因为（ ）。 D

A:硬件不是最先进的 B:备份配置没有启动 C:备份配置的功能比主设备低 D:使用了非官方海图

52、ECDIS 的报警主要分为（ ）。

A:航行报警、碰撞报警和海图报警 B:航线报警、传感器报警和海图报警 C
C:航行报警、传感器报警和海图报警 D:航行报警、传感器报警和系统报警

53、以下哪种情况下，ECDIS 不会给出航行报警提示（ ）

- A:当本船船位偏离计划航线的距离超过了预先设定的限度值时
- B:当本船与其他移动目标的 CPA/TCPA 小于预先设定的限度值时 D
- C:当本船在设定的时间间隔内将要穿越禁航区边界时
- D:当本船能够在设定的时间间隔内抵达相应的转向点时。

54、ECDIS 中设计反向航线的正确方法是（ ）。

- A:选择一条航线，执行反向功能，保存成反向航线
- B:设计一条新航线，执行反向功能，保存航线 D
- C:选择一条航线，执行反向功能，完成必要的修改，保存。
- D:选择一条航线，执行反向功能，完成必要的修改，保存成反向航线。

55、ECDIS 中显示的本船、ARPA 和 AIS 目标的位置的时间对应性和准确性取决于（ ）

- A:ARPA 和 AIS 目标数据的接收时刻 B:ARPA 和 AIS 目标数据的发送时间 BC
- C:系统的显示刷新周期 D:A 和 B

56、ECDIS 的海图显示分类有（ ）三种，可由船员根据需要选择和控制。 C

- A:显示基础 B:全部显示 C:显示基础、标准显示、其他显示 D:其他显示

57、ECDIS 的海图显示可以根据本船（ ）进行 2 或 4 阴影显示水深区域。 D

- A:安全水深 B:安全等深线 C:安全水深和安全等深线 D:安全等深线、深水等深线和浅水等深线

58、ECDIS 的主要功能不包括（ ）

- A:海图显示与改正 B:海图打印 C:航线设计与航行监视 D:海图作业与航行记录 B

59、以下说法正确的是（ ）

- A:本船符号是双色黑圆圈或比例船型、AIS 目标为绿色小三角 B:航标为红色 A
- C:APRA 目标为菱形 D:海图作业与航行记录

60、矢量海图的主要特点包括（ ）。

- A:数据和可查询性、与存储介质无关 B:更加安全 C
- C:数据和可查询性、与存储介质无关、物标可分类显示、可计算性 D:显示美观

61、标准电子航海图（ENC）必须满足（ ） D

- A:符合 S-57 标准、WGS84 坐标系 B:符合 S-52 标准
- C:是 ECDIS 的全部数据内容 D:符合 S-57 标准，官方水道测量部门发行、改正，WGS84 坐标系

62、ECDIS 的航线监视能提供（ ） D

- A:偏航报警、转向点提醒 B:无海图提示 C:油耗计算 D:偏航报警、转向点提醒、转向点 ETA、STG 查询

63、ECDIS 中航线设计优越于手工航线设计是因为（ ）。

- A:绘画美观 B:安全自动检测 C:参数自动计算、重复使用、安全自动检测 D:用鼠标完成，设计简单 C

64、ECDIS 取代纸海图的主要条件是()。

- A:电子海图普及 B:船舶配备了 ECDIS C:使用改正至最新的官方标准海图 D
- D:官方类型认可、具有备用配置、使用改正至最新的官方 ENC 海图

65、ECDIS 能够连接的设备主要包括 ()

- A:VHF 和雷达 B:定位设备、测深和计程仪 D
C:GMDSS 和 ARPA D:定位设备、雷达、AIS、测深、计程仪和罗经

66、当本船将要穿越安全等深线时，ECDIS 应能 (预先) 提供报警 () 可由值班人员设定。

- A:报警延续时间 B:报警符号颜色 C:报警时间的提前量 D:报警时间间隔 C

67、如何找到已知位置的海图进行显示? ()。

- A:海图列表 B:鼠标漫游 C:快速坐标定位、鼠标漫游 D:放大海图 C

68、ECDIS 中本船的安全参数主要包括 ()。

- A:航向 B:水深 C:警戒矢量 D:危险距离、安全水深、安全等深线 E: 船舶宽度 D

69、ECDIS 使用中若安全水深或安全等深线 ()，将自动给出报警提示。

- A:设置的量值小于实际值 B:设置的量值远大于实际值 C
C:使用了缺省值 30m D:两值不相等

70、使用 ECDIS 确保航行安全应该做到的是开航前 ()。

- A:开启备用设备 B:向备用设备同步航次计划数据 B
C:及时备份航行数据 D:使用标准显示

71、标准 ECDIS 的电子海图数据按其使用方式可分为 ()。 C

- A:矢量数据 B:导航数据 C:ENC 数据和 SENC 数据 D:光栅数据

72、下面的描述除 () 外都是 ECDIS 数据更新的正确方法。

- A:通过光盘等介质读取更新数据 B:通过手工修改或替换海图数据文件进行更新 B
C:通过手工输入改正信息更新 D:通过网络自动获取更新数据

73、ECDIS 已经成为 IBS 的组成部分，由于其 () 的原因，它被视为船舶综合导航系统的信息基础。

- A:使用了现代计算机 B:航行监视报警的强大功能 C
C:配置了可靠精准的 ENC 数据 D:方便快捷的航行预测功能

74、利用 ECDIS 时，需要对港口和潮汐等信息进行查询，ECDIS 性能标准规定，在显示潮汐信息时不应该 ()。

- A:使用潮高表显示潮汐情况 B:在海图水深点上叠加潮高显示 B
C:利用曲线表示潮汐状态 D:根据港口名称进行潮汐查询

75、在使用外部传感器的数据时，需要特别注意 ()。

- A:是否使用了同类电源 B:是否准备了备用缆线 D
C:是否对外部传感器进行了自检 D:是否以 ECDIS 为基础进行了坐标系的调整

76、船舶航行过程中，ECDIS 依据本船当前保持的航向航速状态，针对预先设置的 () 进行防搁浅报警。

- A:航报警距离值 B:穿越安全等深线的时间提前量值 B
C:距离下一转向点时间间隔 D:预计抵达时间

77、以下哪一项不属于 ECDIS 产生的海图显示警示 ()

- A:海图显示背景未设置正确，当前光线条件下看不清楚 B:当前位置处还有大比例尺海图可以使用 A
C:显示的比尺比当前图的原始比尺超大或超小 D:该位置处无海图数据或非官方海图

78、ECDIS 的航线监视可提供偏航报警、转向点提醒等报警或警示，还能进行（ ）以外的报警或辅助计算。

A:超速报警 B:转向点抵达时间预测推算 C:穿越安全等深线报警 D:油耗计算 D

79、航行监视中已发现本船偏离了计划航线，但是值班驾驶员没有得到 ECDIS 的报警警示，原因可能是（ ）。

A:当前海图是 RNC B:该航段是大圆航线

C:偏航报警距离值太大 D: ECDIS 设备的声响系统故障 C

80、ECDIS 的海图数据误差一定不会存在于（ ）

A:非官方海图 B:数据传递过程 C:数据测量与制作 D:坐标基准不同 B

WWW.CREWCHN.COM

船长及驾驶员过渡期补差培训第二部分

1 考点光栅海图是不是数字海图? ABCD 四个就一个是对的

2.航运雷达扫描是从什么地方开始扫描 选 D

3.ECDIS 可以显示哪些航线? A 正在用的航线 B 备用航线 C 在建航线

4.客船在两港航线(50海里)及以上客船服务的船长和高级船员应当持有适用于相应航区(3000总吨)船舶的适任证书

5.不自信的人----表现 书上有

6 显示背景的和显示(好几道都有)-----一定要会区分

7电子海图系统由哪几个部分组成?完整的电子海图系统由三部分组成,即硬件设备,海图显示系统和海图数据库。(里面内容选择)

显示电子海图系统由哪几个部分组成?完整的电子海图系统由三部分组成,即硬件设备,海图显示系统和海图数据库。背景就是白天 下午 晚上 三种模式

显示 影响因素很多 类似显示太多过载等等

具体看我之前的帖子 或是百度搜 船长驾驶员补差练习题一 里面基本一样、相似或是基本点的很多 能有2, 30道 一定要理解的看 不能死记硬背 要是能看懂 因为现在发现不少题和我那个正好是相反的(四个答案 3个是对的 另个书上没有 知道对的用排除法选) 基本 海图 ok 了 再怎么变不是考概念就是 基础点

第三章 驾驶台资源管理 的仔细看看 很多题都是书上原句

第四章 船舶管理公约和法规 每期都有两三道 我上传的都是考过的

当船舶靠港、进入船坞维修或者长时间不使用时,船长或者主管机关可以将 LRIT 信息的发射时间增加到(24小时)或者(暂停发射)。

为了确保 LRIT 数据中心运行稳定,由于暂停营运或长时间修理等原因在中国沿海港口水域内拟停航七天及以上的中国籍船舶,船舶或所属船公司应向中国 LRIT 国家数据中心递交暂停发送 LRIT 信息申请.船舶恢复正常营运后,及时向中国 LRIT 国家数据中心申请恢复 LRIT 信息发送.

船舶必须确保 LRIT 船载设备处于通电且正常运行状态,以保证每六小时一次发送船舶 LRIT 信息.

当船舶靠港、进入船坞维修或者长时间不使用时,船长或者主管机关可以将 LRIT 信息的发射时间增加到(24小时)或者暂停发射。

如中国籍船舶不明原因中断发送 LRIT 信息达24小时以上,中国 LRIT 国家数据中心值班人员应联系船舶所属公司,并视情向中国海上搜救中心或船籍港主管机关通报.非机械动力的船舶,包括海上移动平台,应配备 LRIT 船载设备符合性测试报告,航行时需按中国海事局的要求发送 LRIT 信息.当船舶遭遇危险、载运危险货物或特种船舶时, LRIT 信息发射时间间隔需要降到(15min)

"船舶远距离识别和跟踪系统"是指船舶通过海事通讯卫星将船舶 LRIT 信息经卫星地面站,通信服务提供商,应用服务提供商发送到船旗国 LRIT 数据中心,实现对国际航行船舶进行全球识别和跟踪的系统.

船舶自动发送的 LRIT 信息仅限于:船舶身份、船位(经、纬度)和提供船位时的日期和时间。不应要求船舶发送其它额外的信息。

船旗国主管机关有权获得悬挂其船旗的船舶在任何位置的 LRIT 信息。

港口国政府有权要求意欲进入其港口或其管辖水域的岸外设施的船舶提供 LRIT 信息，但须向 IMO 通报其接受 LRIT 信息船舶的离岸距离和预计到港前的时间，其他缔约国内水的船舶除外

沿海国有权获得距海岸1000n mile 以内不论船旗的所以船舶的 LRIT 信息，但其他缔约国内水船舶以及领海内悬挂其船旗的船舶除外
船舶从事(300吨及以上的油类)或者(比重小于1且不溶、微溶于水的散装有毒液体物质)的装卸、过驳作业，应当布设围油栏
从事海员外派的机构，应当符合下列条件：

(一) 在中华人民共和国境内依法设立的法人； (二) 有与外派规模相适应的固定办公场所； (三) 有至少2名具有国际航行海船管理级船员任职资历的专职管理人员和至少3名具有两年以上海员外派相关从业经历的管理人员；

组织是先有结构，后有任务、目标和发展方向。团队必须是先有目标，后有组织

团队形成基本要素：成员有共同的目标 各成员之间相互依赖 各成员具有团队意识 成员具有责任心

优秀团队由（ 9 ）种角色构成：实干者 协调者 推进者 创新者 信息者 监督者 完美者 技术专家

() 非常注重现实和传统，甚至有些保守,他们崇尚努力，计划性强，喜欢用现实的方法解决问题 (实干家)

() 通常能代表成熟、自信和信任。他们办事客观，不带个人偏见，除权威之外，他们更有一种个性的感召力 (协调者)

() 往往是一个言出必行，办事效率非常高的人。他们的自发性非常强，目的非常明确，有高度的工作热情和成就感，在推进过程中，如果遇到问题和困难，他们总能找到解决问题的方法。 (推进者)

() 具有高度的创造力。 (创新者)

() 是一个对外界信息非常敏感的人，往往能最早知道外界的变化 (信息者)

() 通常比较严肃、严谨、理智和冷静，表现出冷血气质。他们在工作不会过分热情，也很少表扬下属，但不意味着不认可下属 (监督者)

() 是团队中很积极的成员，他们善于与人打交道，最可贵的地方是善解人意，总能够关心、理解，同情 和支持别人 (凝聚者)

() 具有一种持之有恒的毅力，做事非常注重细节，力求完美和追求卓越。 (完美者)

() 热衷与自己的本职专业，甘心奉献，他们为自己所拥有的专业和技能自豪。 (技术专家)

优秀团队的特征： 明确的目标 相关的技能 良好的沟通 一致的承诺 有效的领导 相互的信任

决策风格四种： 命令型 分析型 概念型 行为型风格

具有 () 风格的决策者往往具有较低的承受力，他们在思考问题的方式上是理性的，他们讲究效率和逻辑性 (命令型)

具有 () 风格的决策者比具有命令型风格的人具有更多的模糊承受里。他们在制定决策之前试图得到更多的决策信息和考察更多的选择，这是他们与命令型风格者的不同之处。是以谨慎为特征 (分析型)

具有（ ）风格的决策者趋向于具有广泛的看法和意愿考察更多的选择。他们关注决策的长期结果

以及非常愿意寻求解决问题的创造性方案 (概念型)

具有（ ）风格的决策者同他人相处得很好，他们关注下级的成就和愿意接受来自下级的建议。

他们通常通过会议进行沟通 (行为型风格)

决策过程分为8 步骤：识别决策问题→ 确定决策标准→为决策标准分配权重→开放各择方案

→分析各择方案→选择各择方案→实施各择方案→评估决策结果

船员血液酒精浓度 (BAC) 不高于（ ），或呼吸中酒精浓度不高于（ ） (0.05%) (0.25%)

垃圾记录本在船保存 (2年) 含油污水含有毒有害物质污水记录簿在船保存 (3年)

船舶和燃油供给单位应当将燃油供受单证保存 (3年)，将燃油样品妥善保存 (1年)

压载水的置换标准：(1) 船舶进行压载水置换，置换量应达到其 (压载水总量的95%) (2) 对于用泵吸法置换的压载水的船舶，注入 (压载舱三倍容积的水量) 应被视为等效与置换的标准

距离最近陆地 (至少200海里和水深至少200米以上) 的地点进行压载水更换。但在任何情况下，应距离最近陆地 (至少50海里并且水深至少200米)。当无法满足这些要求时，可为船舶指定进行压载水更换的区域。所有船舶应根据船舶压载水管理计划的规定对设计用来装载压载水处所的沉积物进行清除和处理。

根据本规则进行压载水管理的船舶排放的压载水中每立方米可检出存活微生物应少于10个，最大尺寸应大于或等于50微米，每毫升可检出存活微生物应少于50个，最大尺寸应大于或等于10微米

适用本公约的400总吨及以上的船舶，不包括浮动的平台、移动储存装置和移动生产、储存或卸载装置，应相应检验。

“防止海上油船间过驳货油造成污染” STS

适用于进行海上油船间货油过驳作业 (STS) 的150总吨及以上的油船；

不适用于燃油加装作业(bunkering) 和与固定或移动式平台相关的油类过驳操作 (如钻井装置)、浮式生产储存和卸货设施 (FPSO) 或浮式储存装置 (FSU) 的近海采油和储油作业，以及为军舰、海军辅助船舶或其他国有或国营并暂时只用于政府非商业性服务的船舶。

3) 适用于海上150总吨及以上的加油船 (bunkering ship) 进行的货油 STS 操作。

“计划”应使用船上的工作语言编写，如果所用语言不是英文、法语或西班牙语，还应提供上述三种文字中的一种版本。

每一艘 STS 作业油轮的驾驶台、货物驳运控制中心和机舱均应备有一份“计划”的复印件。

下列哪项操作不能有效的改变显示效果？改变显示器角度

电子海图系统由哪几个部分组成？完整的电子海图系统由三部分组成，即硬件设备，海图显示系统和海图数据库。各部分组成 有哪些

原题忘记了哪些是对的？ 4个 就这个错的其他都对 --ECDIS 不提供真运动显示

船舶资源不包括 (可以利用的各种自然资源)

不属于驾驶台资源？ 海洋资源

属于船舶驾驶台资源管理有？ 自己去书上找

下列哪项操作不能有效的改变显示效果？ 改变显示器角度

标准电子航海图（ENC）不满足（ ）

A: 符合 S-57 标准、 B: WGS84 坐标系 C: 忘记了 错答案 D: 官方水道测量部门发行、改正

克服沟通障碍的方法不包括（ ）

I 注意各种沟通要素的协调性 II
III 注意沟通中的情感运用 IV 强调沟通中对方的责任 A
A. I, II, IV B. I~III C. II~IV D. I~IV

34、压力源的种类来源:

- 1、生物性压力源：是一组直接阻碍和破坏个体生存与种族延续的事件。
- 2、精神性压力源：是一组直接阻碍和破坏个体正常精神需求的内在和外事件。
- 3、社会环境性压力源：是一组直接阻碍和破坏个体社会需求的事件。

1、生物性压力源

这是一组直接阻碍和破坏个体生存与种族延续的事件。包括躯体创伤或疾病、饥饿、性剥夺、睡眠剥夺、噪音、气温变化等。

2、精神性压力源

这是一组直接阻碍和破坏个体正常精神需求的内在和外事件。包括错误的认知结构、个体不良经验、道德冲突以及长期生活经历造成的不良个性心理特点（如易受暗示、多疑、嫉妒、自责、悔恨、怨恨），等等。

3、社会环境性压力源

这是一组直接阻碍和破坏个体社会需求的事件。社会环境性的压力源，分为两大类：

- （1）纯社会性的，如重大社会变革、重要人际关系破裂（失恋、离婚）、家庭长期冲突、战争、被监禁等。
- （2）由自身状况（如个人心理障碍、传染病等）造成的人际适应问题（如恐人症性、社会交往不良），等等。

35、___指那些直接阻碍和破坏个体正常精神需要的内在事件和外事件，包括心理冲突与挫折、不切实际的期望、不详预感、与工作责任有关的压力和紧张等。

A. 冲突性压力源 B. 精神性压力源 C. 工作性压力源 D. 环境性压力源 B

ECDIS 取代纸质海图的条件。

航线设计时，那些参数有使用者设定？

各段的航程、偏向角度、转向速率、转向点编号。

电子海图系统由哪几个部分组成？完整的电子海图系统由三部分组成，即硬件设备，海图显示系统和海图数据库。

硬件设备包括显示器、处理器（PC 机）、电源、控制台和接口单元；

海图显示系统（如 ECS、ECDIS 或 RCDS）是对电子海图操纵和控制的软件系统；

海图数据库是按照某一格式（如 Vector 或 Raster）制成的海图文件，由海图显示系统打开和显示。

Raster Charts-光栅式海图，是电子海图数据库的一种形式，通过对纸海图的一次性扫描，形成单一的数字信息文件。光栅海图可以看作是纸海图的复制品，包含的信息（如岸线、水深等）与纸海图一一对应。可定期更正，可与定位传感器（如 GPS）接口，但使用者不能对光栅海图进行询问式操作（如查询某一海图要素特征，或隐去某类海图要素等）。因此有人称光栅海图为“非智能化电子海图”。英国航道测量局（UK HO）制作的光栅海图 ARCS 和美国国家海洋空间署（NOAA）制作的光栅海图是比较有影响的两种。

Vector Charts-矢量式海图，是电子海图数据库的另一种形式，数字化的海图信息分类存储，因此可查询任意图标的细节（如灯标的位置、颜色、周期等），海图要素分层显示，使用者可根据需要选择不同层次的信息量（例如只显示小于 10 米的水深），并能设置警戒区、危险区的自动报警，还可查询其他航海信息（如港口设施、潮汐变化、海流矢量等），有人把矢量海图称为“智能化电子海图”。世界上生产矢量海图数据库最大的两家公司是英国船商公司（Transas Marine Ltd.）和挪威 C-Map 公司。

ENC-电子导航海图，英文为 Electronic Navigational Chart，是由各国官方航道测量部门（HO）按照国际航道测量组织（IHO）S57（第三版）标准制作的矢量式电子海图，英国船商公司也为各国航道测量部门提供 ENC 的制作、更新和维护服务。

ECDIS-电子海图显示与信息系统，英文为 Electronic Chart Display and Information System，属于海图显示系统，专门用来显示官方电子导航海图（ENC）。而 ENC 是唯一可以合法地用于 ECDIS 上的电子海图数据库。

ECS-电子海图系统，英文为 Electronic Chart System，属于海图显示系统，用来显示非官方矢量电子海图或光栅电子海图数据库。

RCDS-光栅海图显示系统，英文为 Raster Chart Display System，属于海图显示界面，只能显示光栅电子海图数据库。

ENC、ECDIS、RCDS 三者之间的关系：如前所述，RCDS 只能显示光栅海图；而 ECS 和 ECDIS 主要用来显示矢量海图，但由于光栅海图目前仍有一定市场，因此一些电子海图制造商生产的 ECS 或 ECDIS 也可以同时显示光栅海图。ECS 和 ECDIS 之间并没有明显的界限，就显示界面而言，一个性能完善的 ECS 与 ECDIS 之间并没有本质区别。但 ECS 可以使用非官方、非 S-57 格式的海图数据库，而用于 ECDIS 的数据则必须是 ENC。从法律上讲，ECDIS 完全可以取代纸海图，而 ECS 不行。

ENC 数据库的类型属于矢量式，其格式属于 S-57，其原始数据来源于官方航道测量部门

部分非官方数据添加到官方数据中混合显示以增加海图信息，那么 ECDIS（ ） D

A. 仅需提示即可 B. 仅需在海图显示区标明非官方数据即可
C. 特别显示非官方海图 D. 提示和标明非官方数据范围界限，两种方式可以同时采用

若显示海区内全部为非官方数据，只需提供指示即可。

若显示海区部分为非官方数据，则需要提供指示，并且显示出官方和非官方的边界。

1: VDR 在发生危及船员生命的恶性事故准备弃船时需要哪些操作： 无需任何操作(D)

LRIT 在航行时每隔多久自动发送信息：

A: 2s-3min B:3s c:10min d:15min-6h (D)

3:当雷达显示与电子海图显示船首不一致时应： (D)

A: 采用雷达方向 B: 采用电子海图 c:不理睬 d:真北向上

24 小时内不超过 14 小时，7 天内不超过 72。休息时间 24 小时内不少于 10 小时，7 天内不少于 77 小时。

5 船舶压载水公约目的是：防止和减少船舶压载水造成的有害生物和病原体的传播。

6 海员外派机构为海员提供外派服务，应保证外派海员与下列单位之一签订有劳动合同：

(1) 本机构 (2) 境外船东 (3) 我国的航运公司 (4) 其他相关行业单位

答案 1234

7 海事管理机构收到货物适运申报, 船舶适载申报后, 应根据规定的条件在 () 小时内作出批准或者不批准的决定。办理船舶定期适载申报的, 应在 () 天内作出批准或者不批准的决定。

A: 24 小时, 7 天 B: 36 小时, 7 天 C: 48 小时, 15 天 D: 72 小时, 15 天。 A

LRIT 系统相关各方, 以及以下我国国际航行船舶和我国有权请求 LRIT 信息的外国籍船舶:

(一) 客船, 包括高速客船; (二) 300 总吨及以上的货船, 包括高速货船; (三) 移动式近海钻井装置。

通过 LRIT 船载设备符合性测试, 并取得符合性测试报告。

第十九条 符合性测试报告应随船保存, 并接受主管机关的检查。如发生下述情况, 符合性测试报告将不再有效:

船载 LRIT 设备发生变更; 船舶国籍变更。

如船舶 LRIT 船载设备发生变更, 须重新申请符合性测试并取得测试报告。

在下列情况下, 船舶可关闭 LRIT 船载设备或停止发送 LRIT 信息:

国际协议, 规则或标准规定要保护航行信息时; 或船长认为发送 LRIT 信息有损船舶安全或保安时。

需要关闭或停止发送 LRIT 信息时, 船长应及时通知中国 LRIT 国家数据中心, 并将设备关闭的理由及时间记录在航海日志中。

船舶因为设备故障不能发送 LRIT 信息时, 船舶应及时通知中国 LRIT 国家数据中心, 并将故障情况, 暂停时间等记入航海日志, 船舶和船公司有责任尽快安排并完成设备的维修。

为避免船舶因不能发送 LRIT 信息而被滞留, 中国 LRIT 国家数据中心可视情向有关缔约国主管机关通报。

为了确保 LRIT 数据中心运行稳定, 由于暂停营运或长时间修理等原因在中国沿海港口水域内拟停航七天及以上的中国籍船舶, 船舶或所属船公司应向中国 LRIT 国家数据中心递交暂停发送 LRIT 信息申请。船舶恢复正常营运后, 及时向中国 LRIT 国家数据中心申请恢复 LRIT 信息发送。

船舶必须确保 LRIT 船载设备处于通电且正常运行状态, 以保证每六小时一次发送船舶 LRIT 信息。

如中国籍船舶不明原因中断发送 LRIT 信息达 24 小时以上, 中国 LRIT 国家数据中心值班人员应联系船舶所属公司, 并视情向中国海上搜救中心或船籍港主管机关通报。

非机械动力的船舶, 包括海上移动平台, 应配备 LRIT 船载设备符合性测试报告, 航行时需按中国海事局的要求发送 LRIT 信息。

备注: 船长和驾驶员补差培训练习题一和练习题二 为个人心血 里面 BRM 电子海图试题大部分取自网络和懒猴航海、书本以及考试后学员间回忆交流, 目的是帮助其他需要的朋友考试之用 仅限学员间学习 严谨用于商业目的 谢谢

19. “船舶远距离识别和跟踪系统”是指船舶通过海事通讯卫星将船舶 LRIT 信息经卫星地面站, 通信服务提供商, 应用服务提供商发送到船旗国 LRIT 数据中心, 实现对国际航行船舶进行全球识别和跟踪的系统。

(二) “LRIT 信息”主要包括: 船舶 IMO 编号, 船舶位置, 提供位置的日期和时间。

(三) “LRIT 船载设备”是指船舶所配备的, 能满足公约及有关技术规范文件要求自动发送 LRIT 信息的设备, 如船上已有设备 (或经功能扩

- 展后)能满足此要求则不必增加新的设备,如不能,则应重新配备符合要求的设备,LRIT 船载设备必须通过符合性测试并取得测试报告.
- (四)“LRIT 数据分配计划”是由缔约国根据公约及有关技术规范文件向国际海事组织提交,包括各缔约国有权请求 LRIT 信息的地理信息区域,国家联络人信息,港口设施清单,以及搜救机构信息等信息.
- (五)“LRIT 国家联系人”是指缔约国政府向国际海事组织提供的,用于 LRIT 国际间联系的联络人.
- (六)“LRIT 协调人”是由国际海事组织指定,对 LRIT 系统的性能标准进行审议,对 LRIT 系统各部分进行审核的组织机构.
- (七)“应用服务提供商”是指负责 LRIT 信息的收集,处理,存储和传输,为中国 LRIT 国家数据中心,有关区域或协作 LRIT 数据中心和国际 LRIT 数据中心提供服务的机构.
- (八)“通信服务提供商”是指提供通信基础设施和服务,利用通信协议将 LRIT 系统的各部分联系起来,以确保 LRIT 信息在系统内进行安全传递服务的机构.
- (九)“测试应用服务提供商”是指经主管机关确定,为本国籍船舶的 LRIT 船载设备提供测试服务,并为通过测试的船舶签发符合性测试报告的机构.

第四十二条 周边国家或地区可通过相关协议加入中国 LRIT 国家数据中心,并签署服务协议.

ECDIS 显示的目标船 AIS 位置明显错误,原因为何?

- A. 本船 AIS 故障 B. ECDIS 不正常 C. ECDIS 数据未更新 D. 目标船 AIS 位置数据故障

D

船长及驾驶员过渡期补差培训第三部分

1. 一个完整的沟通过程包括-----:

- A. 信息发送、接收 B. 信息发送、反馈 C. 信息发送、接收和反馈 D. 信息接收、反馈 答案: C

2. 总起来讲, 资源是指在一定历史条件下被人类开发利用以提高自身福利水平或生存能力的总称。

- A. 时间 B. 地点 C. 自然环境 D. 社会环境 答案: C

3. ECDIS 可以根据本轮与目标的位置, 预先设置防止碰撞?

- A. 偏航报警 B. 报警方位值 C. 速度限制值 D. CPA 和 TCPA 设置值 答案: D

1. 【电子海图】ECDIS 显示中不能信息不能被移除的信息为? A: 基础显示信息

5. 船员服务机构向船员用人单位或者船员用工单位提供船员服务, 签订的船舶配员服务协议应当明确 (并告知有关船员): ①船员的劳动报酬; ②工作时间和休息休假、遣返方式和费用; ③工资福利待遇及支付方式; ④违反协议的责任。

- A. ②③④ B. ②④ C. ①②③④ D. ①②④

答案: C

16. 需要进行管理的船舶资源不包括-----:

- A. 船员 B. 硬件 C. 软件 D. 海洋资源 答案: D

7. 港口拥挤, 一时联系不到引航员, 属于_____ B: Contingencies

8. 发生紧急情况时, 值班驾驶员应_____

- B: 立即采取适当的补救措施, 并查核效果

20. ECDIS 可预先设置防止碰撞? D. CPA 和 TCPA 设置值

10. 不是良好团队的特征?

- A 明确目标 B 良好沟通 C 较差技能 D 相互信任 答案: C

11. 船舶资源不包括 () D 可利用的各种自然资源

12. ECDIS 可以检验航线 C 是否穿越安全等深线